

Received/ Makale Geliş 16.06.2023  
Published / Yayınlanma 28.08.2023  
Volume/ Cilt (Issue/ Sayı) 7 (33)  
ss / pp 800-810

10.5281/zenodo.8289944  
Araştırma Makalesi  
ISSN: 2687-5640  
editor@pejoss.com

**Dr. Öğretim Üyesi Ahmet Selim SÜZER**

<https://orcid.org/0000-0002-9721-0383>

İstanbul Topkapı Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Havacılık Yönetimi Bölümü, İstanbul / TÜRKİYE

## **Davranışsal Finansın Şirket Karlılığı ve Şirket Büyümesi Üzerindeki Etkisi: Hava Yolu Şirketleri Üzerinde Bir Uygulama**

### **The Effect of Behavioral Finance on Company Profitability and Company Growth: An Implementation on Airline Companies**

#### **ÖZET**

Havacılık alanındaki gelişmelerle birlikte dünyada ekonomi ile kültürel taşıma alanlarında büyük değişimler gerçekleşmiştir. Havacılık ulaşımın hızlanması, mesafelerin kısalmasına yol açtığı gibi kültür düzeyinin artmasına neden olmaktadır. Bu nedenle havacılık şirketlerinin bağlı oldukları ülkelerin ekonomisine büyük katkı sağladıkları ve aynı zamanda bağlı oldukları ülkelerin ulusal bayraklarını tüm dünyaya taşıdıkları bir gerçektir. Özellikle havacılık sektöründe teknolojinin gelişimi beraberinde tüm ülkelerde havacılık sektöründe ekonomik alanda paylarının önemi henüz kanıtlanamamıştır. Özellikle havacılık sektörüne ait teknolojileri üreten ülkelerin ekonomik paylarının çok yüksek olması da havacılık gelecekteki önemini kanıtlamamaktadır.

Havacılık sektörü hizmet sektörlerinin en önünde yer almaktadır. Havacılık sektörü çalışanları ve yolcu kitlesinin iyi anlaşılması sektördeki şirketlerinin büyüme ve karlıklarının artırılması açısından oldukça önemlidir. Bu nedenle geleneksel finans analizlerinin insan psikolojisini değerlendirme konusundaki eksikliklerini davranışsal finans çerçevesinden değerlendirmek uygun olacaktır. Çünkü insanlara hizmeti amaçlayan sektörlerde bireylerin her zaman reel, temel ve teknik analizleri dikkate almadıkları çoğu zaman duygusal karar verdikleri gözlemlenmektedir.

Türkiye’de havacılık sektöründe rol alan şirketlerin davranışsal finans verilerinin dikkate alınması gerekmektedir. Havacılık sektörünün büyüme ve karlıklarına sağlayacağı katkının yanı sıra ulusal ekonomi ve ülke tanıtımına da büyük katkılar sağlayacaktır. Şüphesiz bu sektörde başarı yolcu ve yolcu farklılıklarını iyi değerlendirmek kadar çalışan memnuniyeti ve kalifikasyonu ile de doğru orantılıdır. Ayrıca marka değeri ve şirket politikalarının davranışsal finans açısından değerlendirilmesi gerekmektedir.

Ülkemizde bu alanda yapılan çalışmaların ve özellikle yolcu ve çalışanlar üzerindeki Saha araştırmalarının azlığı göze çarpmaktadır. Bu nedenle çalışmanın uygulama kısmında, demografik değişkenlerin (yaş, eğitim düzeyi, meslek, çalışma süresi vb.) ve davranışsal karar mekanizmalarının havacılık şirketlerinin tercih edilmesi ve karlıklarına yönelik hipotezler analiz edilecektir. Analiz sonucunda elde edilen veriler sonuç ve öneriler bölümünde rapor edilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Davranışsal, Finans, Şirket, Karlılık, Büyüme, Hava yolu.

#### **ABSTRACT**

Traveling in aviation is a great experience in the world, both economically and similarly. It is shaped by cultural and economic transitions such as the acceleration of aviation and the shortening of distances. In this regard, they are close to a future in the country they are affiliated with, they provide in the country and at the same time they carry all the national flags in the affiliated countries. The fact that the economies of the countries are very high, especially thanks to the technologies of the industry, also proves its predictability.

It is a necessity for education in the aviation sector, which is the most popular of the service sector, and the growth and growth of the passenger mass in the good sector. Evaluating the analysis of these economic investments evaluates their valuation. Because education system teaching always takes reel-based and technical analysis into consideration.

The design, which plays a role in the construction sector in Turkey, will contribute to the growth and profitability of their own financial investments. It is correct with its example and qualification as well as reading the passenger and passenger differences well on the road. In addition, it is important to evaluate the brand value and the policies of the institution positively.

It is above the general passenger and eye field surveys conducted in this area. In this general application area, the results obtained from the analysis of the dem graphic dimensions (such as education) and the future report are given below.

**Keywords:** Behavioral, Finance, Company, Profitability, Growth, Airline.

## 1. GİRİŞ

Geçmişten günümüze teknolojik, ekonomik, sosyal ve politik alanlardaki değişimlerle birlikte dünya ekonomisi küreselleşerek, şirketlerin dış çevre ile etkileşimi önemli ölçüde artmıştır. Bu gelişmeler sonucunda ortaya çıkan yeni dünya düzeni ve yoğun rekabet ortamı, şirketleri hayatta kalmaları ve sürdürülebilirlikleri için kritik stratejik kararlar almaya zorlamıştır. Bu durum özellikle hava yollarının kendilerini önemli ölçüde etkileyen ekonomik gelişmeler sonucunda yeni rekabet stratejileri geliştirmeye ve birbirleriyle iş birliği yapmaya zorlandığı hava taşımacılığı sektöründe belirgindir. Rekabetin yoğun bir şekilde yaşanması ile hava yolu ittifakları bu stratejilerinin en yaygın olanıdır.

Havacılık sektörü ekonomik, kültürel ve teknolojik açıdan dünyanın en önemli sektörlerinden biridir. Bu bağlamda Türkiye'deki hava yolu şirketlerinin ülke ekonomisi ve tanıtımına sağladıkları katkının artırılmasına yönelik çalışmalar oldukça azdır. Özellikle de çalışan ve yolcuların duygusal etkenlerle karar verme mekanizmalarının incelenmesi ihtiyacını karşılama amacı güdülmektedir. Ayrıca dünyada havacılık sektöründeki büyük markaların aynı zamanda bağlı buldukları ülkelerin de bayraklarını taşıdıkları günümüzde hava yolu şirketlerinin sadece reel formüllerle karlılıklarının artırma ve büyüme hedefleri yerine psikolojik ve kültürel etkenlerin de dikkate alınarak karlılıklarını artırmalarına yönelik çözüm önerileri araştırılacaktır.

Bu çalışmanın amacı hem sektörde arzu edilen gelişimin sağlanmasına hem ülke ekonomisine hem de şirketlerinin karlılıklarını artırılmasına bir fayda sağlamaktır. Kavramsal çerçeveyi ise davranışsal finans analiz teknikleri ve davranışsal finansın kavramsal olarak açıklanması oluşturacaktır. Havacılık sektörü üzerindeki davranışsal büyüme karlılık üzerine etkileri ise kurumsal ve kavramsal çerçevenin birleştirilmesi ile analiz edilip yorumlanacaktır. Davranışsal finansın hava yolu sektörüne yönelik etkilerinin araştırılmasında daha önce yazılmış akademik tezler ve makaleler de değerlendirilecektir.

An ve Noh (2009), yapmış oldukları çalışmada hava yolu taşımacılığında müşteri memnuniyeti ve sadakati üzerinde uçuş hizmet kalitesinin etkisini araştırmışlardır. Bu çalışmada havacılık sektöründeki hizmetlerin kalitesi, sektördeki sınıf ve ekonomik sınıf yolcuları açısından analiz edilmiştir. Havacılık sektöründe seyahat eden yolcuların altı hizmet kalite boyutlarından sırasıyla alkollü ve alkolsüz içecek servisi, isteklilik ve empati, güvenilirlik, güven, yiyeceklerin sunum biçimi ve yiyeceklerin kalitesine önem verilmektedir. Havacılık sektöründeki ekonomik sınıfta seyahat eden yolcuların ise sırasıyla isteklilik ve empati, yiyeceklerin kalitesi, alkollü içecek servisi, alkolsüz içecek servisi, güvenilirlik boyutuna önem verdiği saplanmıştır. Bu bulgular, uçuş sınıfları arasında da farklı kalite beklentilerinin olduğunu ortaya çıkarmıştır.

## 2. DAVRANIŞSAL FİNANS

Yapılan araştırma kapsamında davranışsal finansın kavramsal olarak ele alınması, davranışsal finansın önemi ve hedefleri aşağıda başlıklar halinde açıklanacaktır.

### 2.1. Davranışsal Finans Kavramı

Kavramsal olarak davranışsal finans, psikolojik etkiler ile önyargılar gibi faktörlerin insanların mantıksal yürütmelerinin nasıl bozulduğunu araştırmaktadır. Bilinçli yatırımcıların rasyonel alanda kararlar almış olduğu bir ortamın, sürdürülebilirlik açısından her zaman önem teşkil etmektedir. İki ana bileşen olan bilişsel psikoloji ile arbitraj, finansal kararlardaki, insan psikolojisinin etkisinin meydana geldiği çeşitli piyasa senaryolarını yorumlamaktadır. Bu neden ile güven gibi bilişsel önyargıları anlama, sürü psikolojisi ve kayıptan kaçınma yarar sağlamaktadır (Bernstein, 2005:231). Fakat finans iktisatçıları insanların kendilerine verdikleri finansal zararı, kısa süre öncesine kadar göz ardı ettiler. Etrafınızdaki yatırımcıları şöyle bir süzgeçten geçirip kimin neden başarılı olduğunu ve kimin de neden başarılı olmadığını çözümlemeye çalıştığınızda kazanılan ve kaybedilen tüm paraların arkasında yatan en baskın etmenin şans, zekâ, yüksek teknik veya temel analiz bilgisi veya engin deneyim değil yatırımcıların davranış biçimleri olduğunu görürsünüz.

1970'li yıllardan beri finans, insanların akılcı davrandıkları ve gelecekle ilgili öngörülerinde tarafsız oldukları varsayımıyla hareket etmektedir. Bu bağlamda, insanların kendileri için en iyisini seçtikleri varsayımıyla, yatırımcılar için bazı güçlü araçlar üretilmiştir. Sermaye Varlıklarını Fiyatlama Modeli (CAPM), Arbitraj Fiyatlama Modeli ve opsiyon fiyatlaması gibi fiyatlama modelleri aracılığıyla varlıkların değerlendirilmesindeki risk ve getirinin anlaşılması mümkün olabilir. Bununla beraber psikologlar, bu varsayımların kötü varsayımlar olduklarını ve insanların gelecekle ilgili öngörülerinde

akılcı davranmayabileceklerini biliyorlardı. Başlangıçta, davranışsal finansa önyargılı yaklaşılmıştır. Ancak, özellikle son on yılda psikoloji ve duyguların finansal kararlar üzerindeki etkisi kanıtlamaya başlanınca daha ikna edici olmuştur. Günümüzde davranışsal finansa olan önyargılar ortadan yavaş yavaş kalkmaktadır (Nofsinger, 2005).

Simon tarafınca öne sürülmüş sınırlı rasyonellik kavramı, karmaşık problemlerin formüle edilmesinde ve çözülmesinde sınırlı kalmıştır. Sınırlı rasyonellik davranışlar ile iktisat teorisindeki öngörülen rasyonellik varsayımına uygun davranışların arasındaki sistematik farklılıklarına yol açabilmektedir. 1979'da bir psikoloji profesörü olan Kahneman'ın insan sezgileri ve karar alma süreçleri üzerine başlattığı çalışmalar, sadece psikoloji için değil ekonomi ve finans alanında da çok önemli çığır açmıştır. Kahneman'ın yapmış olduğu bu çalışmalar davranışsal ve finans modellerinin temellerini oluşturmaktadır. Bu çalışmalarla, yatırımcıların rasyonel olduğu fikrini benimseyen ve seçimlerine ilişkin sistematik yaklaşımlar öneren klasik ekonomi anlayışı tartışılır hale gelmiştir. Yatırımcıların karar alırken mantıklı davranmadığı ve olasılık hesaplarını doğru yapıp buna göre kararlarını şekillendirmediği bulgulanmıştır. Yani Kahneman'ın ortaya koyduğu bulgular, yatırımcıların kararlarında, olasılık hesapları yerine kestirme yolların, psikolojik sezgilerin ya da yatırımcıların içinde bulunduğu psikolojik yapının etkili olduğunu ortaya koymuştur (Barak, 2006:3).

Yatırımcıların her zaman akılcı davranmadıkları ve seçimlerinde kuralcı davranmadıkları, literatürde yer alan pek çok çalışmayla kanıtlanmıştır. Yaşamda 2x2'nin her zaman dört etmediği bilinen bir gerçektir. Bunun tek nedeni, insan psikolojisidir. Piyasalarda meydana gelen pek çok anomalinin nedeninin insan psikolojisinden kaynaklanabileceği göz önüne alınarak ya da karar alma süreçlerine psikolojik yönden etki oluşturmaktadır.

## 2.2. Davranışsal Finansın Tarihsel Gelişimi

Psikolojide yeni bir yaklaşım olarak davranışçılık ilk kez 1913 yılında, John. D. Watson tarafından ortaya atılmıştır. Araştırma psikoloji alanında en ilginç bilimsel çalışmalarını, doğrudan gözlemlenebilir uyarıcılar ve yanıtlar üzerine yapmıştır. Araştırmacı, davranışı belirleyen faktörlerin içsel eğilimler yerine dış çevre olduğunu ortaya atmıştır. Davranışçılık, daha sonra psikolojiye daha özenli yaklaşımı hedefleyen Burrhus Frederic Skinner tarafından geliştirilmiştir. Faktörlerin de eklenmesiyle davranışsal finans ortaya çıkmıştır (Daniel vd., 2001:1). Bu bağlamda davranışsal finans; psikoloji, sosyoloji, antropoloji bilimlerden türetilmiş, insan davranışlarına dayanan kavramlardan yararlanarak finansal piyasaların davranışlarını anlamaya çalışır (Cornicello, 2004:23). Davranışsal finansın temeli, finansal piyasaların davranışları hakkındaki bilginin geliştirilmesinde yararlı olabilecek bu üç sosyal bilimden türetilen prensiplere dayanır.

1980'li yıllardan başlayarak davranışsal finansın yeniden gündeme geldiği görülmektedir. Özellikle, Etkin Piyasalar Hipotezi ve geleneksel kuramların açıklayamadığı piyasa anomalilerini ortaya çıkartarak, bu kuramların yeterli olmadığı yönünde kanıtlar sunmaktadır (Cornicello, 2004:24). 2002 yılı ekonomi Nobel'i Davranışsal Finans'ın öncülerinden sayılan bir bilim adamına verildi. Daniel Kahneman, insan davranışı, beklentileri ve karar alma mekanizmaları üzerine yazdıkları ve sunduğu kanıtlarla finansın piyasa mekanizmasını anlamaya çalışan bu yeni dalı için bir çıkış noktası oluşturmuştur. 2002 yılında Ekonomi Nobel'ini alması ise kendi deyimiyile davranışsal finansın akademi tarafından resmi olarak tanınması anlamına geliyor. Ödülün bu yönü çok önemli, çünkü böylece bu alanda çalışmak bir anlamda aykırı olmayı göze alan birçok akademisyeni ve piyasa profesyoneli cesaretlendirilmiş olmaktadır.

Günümüzde, davranışsal finans hızlı taraflar bulan ve çok sayıda yapılan bir alan olmakla kalmamış, uluslararası düzeyde sempozyumlar ve yüksek lisans ve doktora programlarıyla da finans bilminde kendisine iyi bir yer edinmiştir (Tufan & Sarıçicek, 2008: 29).

## 2.3. Davranışsal Finansın Amaçları

Yatırımcı duyarlılığının finansal piyasa üzerindeki olası etkisi, yatırım yönetimi profesyonellerinin büyük ilgi gösterdiği bir konu olmuştur. Finans uzmanları, piyasadaki alışılmamış yükseliş ve düşüş döngülerini genellikle piyasa duyarlılığı, yatırımcı sürüsü, piyasa rallisi, irrasyonel taşkınlık, duygusal tuzaklar, psikolojik engel ve popüler finans basınında piyasa havası olarak tanımlamaktadır. Bu tür finansal davranışları motive eden temel ilke, insan fizyolojisi ve davranışsal finans olarak adlandırılan popüler bir finans disiplini. Davranışsal finans, finansal kararlar, portföy çeşitlendirme davranışı ve bunların piyasa fiyatlarını nasıl etkilediği konusundaki anlayışı geliştirmeyi amaçlamaktadır. Davranışsal finans, gerçek dünyadaki yatırımcıların ve finansal uygulayıcıların insan

davranışlarının incelenmesine psikoloji ve sosyoloji ilkelerini uygular. İki geleneksel finans teorisi, yani etkin piyasa hipotezi ve beklenen fayda teorisi, finansal piyasanın genel olarak fiyat stoklarının doğru olduğunu, çünkü halka açık tüm bilgileri yansıttığını ve yatırımcının fayda maksimizasyonunun rasyonel bir yaklaşım izlediğini öne sürüyor. Ancak davranışsal finans, yatırımcıların “rasyonel” değil “normal” olduğunu varsayar. Davranışsal finans, hisse senedi piyasası hareketi, hisse senedi fiyatları, yatırımcı davranışı ile ilgili birçok gerçeğin, en azından bazı ajanların tamamen rasyonel olmadığı modellerde en iyi anlaşıldığını savunmaktadır (Tunçel, 2012:9).

#### 2.4. Davranışsal Finansın Temelleri

Davranışsal finans insanların neden irrasyonel finansal kararlar aldıklarını açıklamak için davranışsal ve bilişsel psikolojik teori ile geleneksel ekonomi ve finansı birleştirmeyi amaçlayan finans alanında modern bir çalışma alanıdır. Etkin Piyasa Hipotezi, anormal karlar arayan yatırımcılar arasındaki rekabetin fiyatları “doğru” değerlerine yönlendirdiğini varsaymaktadır. Tüm yatırımcıların rasyonel olduğunu varsaymaz, ancak piyasaların geleceğe ilişkin tarafsız tahminler yaptığını varsaymaktadır (Ceylan ve Korkmaz, 2013:245). Buna karşılık davranışsal finans, finansal piyasaların bilgi açısından verimsiz olmaktadır. Davranışsal finansın özel uygulamaları, enflasyon ve halka arzların düşük fiyatlandırılması gibi olgularda incelenebilmektedir. Davranışsal finans teorisi, irrasyonel davranış koşulları altında piyasaların ekonomik temelleri yansıtmada başarısız olabileceğini savunmaktadır. Yatırımcılar, bir şirketin geleceğine ilişkin beklentilerini oluştururken eldeki tüm bilgileri doğru bir şekilde işlemediklerinde irrasyonel davranırlar. Büyük bir yatırımcı grubu belirli davranış kalıplarını paylaştığında (irrasyonel sistematik davranış), kalıcı fiyat sapmaları meydana gelmektedir. Davranışsal finans teorisi, aşırı güven, aşırı tepki ve aşırı temsil birçok yatırımcı için ortaktır ve bu tür gruplar, bir şirketin hisse fiyatının ekonomik temelleri yansıtmamasını engelleyecek kadar büyük olabilir. Yatırımcılar, bir şirketin son performansının tek başına gelecekteki performansın bir göstergesi olduğunu varsaydıklarında, hisseler için teklif vermeye başlayabilir ve fiyatı yükseltebilirler (Sarıkamış, 2000:144). Gözlemlenen iki olay, hisselerde uzun vadeli ters çevirme ve kısa vadeli momentumdur. Olayda veya tersine dönüşte, son birkaç yıldaki yüksek performanslı hisse senetleri, önümüzdeki birkaç yılın düşük performanslı hisse senetleri haline gelecektir. Davranışsal finans teorisyenlerine göre, bu etkiye yatırımcıların aşırı tepki vermesi neden olmaktadır. Momentum, hisse senetleri için son birkaç aydaki olumlu getirileri birkaç ay daha olumlu getiriler takip ettiğinde ortaya çıkarmaktadır (Küçük, 2014:5). Davranışsal finans, yatırımcıların neden halka arzlar gibi belirli koşullar altında aşırı tepki verdiğini ve kazanç duyurusu gibi diğerlerinde neden düşük tepki verdiğini açıklayamamaktadır (Tekin, 2016:176).

### 3. HAVACILIK SEKTÖRÜ

Havacılık sektörü ilk olarak sabit kanatlı tarifesi hava servisi adı altında 1 Ocak 1914'te St. Petersburg, Florida'dan ABD'deki Tampa, Florida'ya başlamıştır. O zamandan beri hava yolları, küçükten büyüğe uçakları kullanarak yurtiçi ve yurtdışı havacılık sektöründe en iyi hizmeti sunmak için gelişmektedir (Nergiz, 2019).

Birçok ülkede, hükümetin sahip olduğu ve işlettiği ulusal hava yolları vardır. Tamamen özel hava yolları, ekonomik, politik ve güvenlik endişeleri için çok sayıda hükümet düzenlemesine tabiidir. Örneğin, hükümetler genellikle güvenlikten ödün vermeden farklı bölgeler arasında insanların, iletişimin ve malların serbest akışını korumak için hava yolu işgücü eylemlerini durdurmak için müdahale etmektedir.

Hava yolu endüstrisi, insanları ve kargoları taşıyarak ve iş ve ekonomik faaliyet yaratarak küresel ve ulusal ekonomiye büyük ölçüde katkıda bulunmaktadır. Ayrıca, ilaçlardan ve taze ürünlerden acil yardıma kadar zamana duyarlı ürünlere dünya çapında erişim sağlamaktadır.

Havacılık sektörü olmadan, işletmeler küresel pazarlara çok daha az erişime sahip olacaktır. Ayrıca küreselleşme yolu ile havacılık sektörü hizmet sektöründe daha fazla verimlilik elde etmeyi hedeflemişlerdir. Hava yolları olmadan, boş zaman seyahatleri daha az yaygın olacak ve gelişen bir turizm endüstrisinden elde edilebilecek ekonomik ve kalkınma faydalarını kısıtlayacaktır. Küresel hava yolu şirketinin büyümesi, örneğin çevresel emisyonlardan kaynaklanan daha geniş maliyetler de içermektedir. Bununla birlikte, hava yolları çevresel, sağlık, emniyet ve güvenlik yükümlülüklerini sorumlu bir şekilde yerine getirirken müşterilerin daha fazla seyahat taleplerini karşılamaya devam etmektedir (Urtuğ ve Songur, 2022:393).

Havayolu işletmeleri arasında artan rekabet ve artan işletme maliyetleri, gerekli karı elde etmek için havayolu operasyonlarında verimliliğin artırılmasını gerektirmektedir. Buna göre, hava yolu yöneticileri karlı kalmak ve zorluklara rağmen faaliyetlerine devam etmek için çeşitli iş stratejileri kullanmaktadırlar. Sonuç olarak, kârlılığı korumak ve büyük finansal kayıpları önlemek için proaktif ve zamanında önlemler almak amacıyla kârlılık belirleyicilerinin periyodik olarak sürekli izlenmesinin yanı sıra değerlendirilmesi zorunlu gerekliliktir.

Havayolu endüstrisi, maliyet verimliliğini, ölçek ekonomisini ve pazar gücünü iyileştirmeyi amaçlayan nihai amaç ile çeşitli işbirlikçi eylemler gerçekleştirmektedir. Eylemler arasında birleşme ve devralmalar, çeşitli ticari iş birliği anlaşmaları ve hava yolu ittifaklarının kurulması yer almaktadır. Tüm bu çabalar, sonunda hava yollarının işte kalmalarını, kârlılığı arttırmalarını ve gerekli hava taşımacılığı hizmetlerini sunmaya devam etmelerini sağlamak için gerçekleştirilmiştir.

Hava yollarının agresif maliyet düşürme, yapısal değişikliklerine, küçültmeye, birleşmelere ve diğer verimlilik iyileştirmelerine rağmen, sektörde karlılık hala düşüktür. Hava yolları tarafından karlılığı ölçmek için çeşitli ve farklı önlemler alınmaktadır (Türkey ve Artar, 2021:86).

#### 4. YÖNTEM

##### 4.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Havayolu şirketleri, faaliyetlerinin sürekliliği ve faaliyetlerini sürdürebilmeleri için gerekli sermayeye sahip olmalarının yanı sıra, faaliyetlerine uygun bir sermaye yapısına da sahip olmalıdırlar. Bu bakımdan sermaye yapısı veya daha genel olarak firmanın değerini maksimize eden finansman kompozisyonunun seçimi veya mali yapının nasıl olması gerektiği şirketler için çok önemlidir. Hava yolu sektörünün sermaye yapısının incelenmesi, küresel öneminin artması nedeniyle önemli görülmektedir. Çünkü dünyadaki en yüksek büyüme oranlarından birine sahip bir endüstridir. Ayrıca hava yollarının oluşturduğu küresel ittifakların sermaye yapısını etkilemiş olabileceği düşünülmektedir.

##### 4.2. Problem

1. Davranışsal finansın hava yolu şirketlerinin büyüme ve karlılıklarına etkisi nedir?

Bu soruyu cevaplaya bilmek için aşağıdaki yardımcı sorular araştırılmıştır.

1. Davranışsal finans karlılığı nasıl etkiler?

2. Davranışsal finans ile şirket büyümesi arasındaki ilişkinin etkileri nelerdir?

3. Davranışsal finansın hava yolu şirketlerinin karlılıkları ve büyümeleri üzerindeki özel /belirgin etkisi nedir?

4. Davranışsal finansın hava yolu sektöründe etkisinin hava yolu çalışanları ve yolcular açısından etkinlikleri nelerdir? Bu etkiler şirket karlılıklarına ve büyümelerine pozitif olarak nasıl yansıtıla bilir

##### 4.3. Araştırmanın Yöntemi

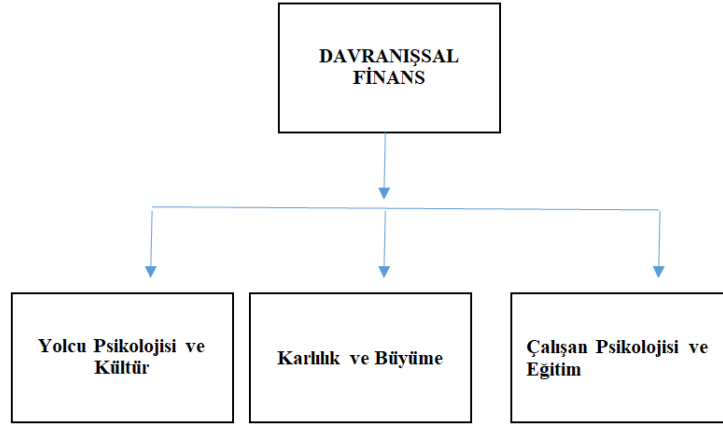
Çalışmanın literatür bölümünde ikincil kaynakların taramasıyla elde edilen verilerden derlenen niteliksel bilgiler yer alacaktır. Çalışmanın uygulama bölümünde, oluşturulan ölçekler yardımıyla, katılımcılardan elde edilen verilerin istatistik programları aracılığıyla yapılacak olan analizler ve sonuçlarıyla ilgili bilgiler yer alacaktır. Dolayısıyla çalışmanın uygulama kısmında araştırmanın; amacı, önemi, kapsamı, problemi, varsayımları, hipotezler, sınırlılıkları, evreni, örnekleme, modeli, ölçekleri ve yapılacak istatistik analizlerle ilgili bilgiler yer alacaktır. Çalışma neden – sonuç ilişkisine dayanan ampirik (niceliksel) yöntemle yapılacaktır.

##### 4.4. Varsayımları

Araştırma için oluşturulan ölçek soruları, çalışmanın amacını gerçekleştirebilecek bilimsel bulgular için yeterli olacaktır.

Katılımcılar ölçeklerdeki sorulara tarafsız ve objektif cevaplayacaktır.

#### 4.5. Araştırmanın Modeli



#### 4.6. Hipotezler

H<sub>1</sub>: Havayolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin karlılık ve büyüme üzerinde anlamlı etki bulunmaktadır.

H<sub>2</sub>: Havayolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin yolcu psikolojisi ve kültürel farklılıkları karlılık açısından pozitif etkisi bulunmaktadır.

H<sub>3</sub>: Havayolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin çalışanlarının psikolojileri ve eğitimleri karlılık açısından pozitif etkisi bulunmaktadır.

H<sub>4</sub>: Havayolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin yolcu psikolojisi ve kültürel farklılıkları büyüme açısından pozitif etkisi bulunmaktadır.

H<sub>5</sub>: Havayolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin çalışanlarının psikolojileri ve eğitimleri büyüme açısından pozitif etkisi bulunmaktadır.

#### 4.7. Sınırlılıkları

Çalışmanın teorik bölümü, ikincil kaynakların (kitap, tez, makale vs.) taranması yönetimiyle tamamlanacaktır. Çalışmanın konusu; “Davranışlar Finansın Şirket Karlılığı ve Şirket Büyümesi Üzerindeki Etkisi: Hava yolu Şirketleri Üzerine Bir Uygulama” başlığının içeriği ile sınırlıdır. Araştırma bölümünde tüm veriler hazırlanan ölçekler yardımıyla katılımcıların vermiş olduğu cevaplardan oluşacaktır. Anket sonucunda elde edilen veriler SPSS istatistik programıyla analiz edilerek, çalışmanın raporu hazırlanacaktır. Araştırma İstanbul ili sınırlarındaki aktif olarak görev yapan olduğu havacılık sektörü üzerinde uygulanan analizde örneklem hacminin 477 olması gerektiği belirtilmiştir. Yapılan araştırmada 500 birimlik bir örnek hacminin olması ile örneklemin yeterli büyüklükte olduğu söylenebilmektedir. Katılımcılardan 460 bireyin anket sorularına net cevap verdikleri nedeni ile uygulama 460 çalışan üzerinde devam edilmiştir.

#### 4.8. Veri Toplama Tekniği

Çalışmanın uygulama kısmında ilk önce, hazırlanan ölçeklerin güvenilirliğinin sağlanması için 50 adet pilot anket uygulaması çalışanlar ile gerçekleştirilecektir. Ölçeğin güvenilirliği için gerekli düzeltme ve değişiklikler gerçekleştirildikten sonra, ölçekler araştırmanın örneklem alanının tamamına uygulanacaktır. Yapılan anket uygulamaları sonucunda elde edilen veriler, SPSS istatistik programı kullanılarak analiz edilecektir. Analiz safhasında; frekans tabloları oluşturulacak, faktör analizi, Anova analizi, Pearson korelasyon analizi, regresyon analizi gibi analizler yapılmıştır. Elde edilen veriler ışığında, çalışmanın sonuç, öneriler yapılmıştır.

Araştırmada, yolcular ve “çalışanların” sosyo-demografik ve davranışsal özellikleri ile ilgili ölçekler yardımıyla katılımcılardan elde edilecek verilerden yararlanılarak, çalışmanın hipotezleri için istatistiksel analizlerde yapılacaktır. Önceden belirtilen değişkenler arasındaki ilişkilerin analiz edilmesini sağlayan “tanımlayıcı araştırma” esas alınacaktır.

#### 4.9. Araştırmada Kullanılan Ölçekler

Araştırma kapsamına giren tüketicilerin demografik ve sosyo-ekonomik göstergelerinin değerlendirilmesinde yüzde dağılımları kullanılmıştır. Araştırma sonucunda, çoktan seçmeli sorularda

frekans dağılımları ve yüzdeleri ayrıca katılım sorularından elde edilen tüm verilerin ortalamaları ve standart sapmaları verilmiştir.

Faktör analizi sonuçlarının birbirleri ile ilgili ilişkilerini tespit etmek için korelasyon regresyon analizi, faktör analizi sonucu oluşan faktörler ile demografik özellikler arasındaki farklılıklar için faktör skorlarının normal dağılımı sağladığından “Bağımsız Örnek T Testi ve Tek Yönlü Varyans Analizi (Anova)” ve farklılıkların kaynağını araştırmak için “Tukey ve LSD Testleri” kullanılmıştır. Ayrıca ilişkileri ölçmek için ordinal ölçekli verilerde parametrik olmadıklarından ötürü “Spearman Sıra Korelasyonu” oransal ölçekli veriler arasındaki ilişkileri incelemek için “Pearson Korelasyonu” uygulanmıştır.

#### 4.10. Araştırmanın Bulguları

**Tablo 4.1.** Araştırmada Kullanılan Ölçekler İçin Cronbach Alpha Katsayısı Bulguları

ÖLÇEKLER	CRONBACH ALPHA
Davranışsal Eğilim	0,83
Karlılık ve Büyüme	0,80
Yolcu Psikolojisi ve Kültür	0,83
Çalışan Psikolojisi ve Eğitim	0,81

Ankette kullanılan ölçek bileşenlerinin arasındaki tutarlılıkları Cronbach  $\alpha$  Alpha katsayı hesaplanmasıyla Tablo 4.1. de gösterilmiştir. Çıkan sonuçlara göre Davranışsal Eğilim, Karlılık ve Büyüme, Yolcu Psikolojisi ile Kültür, Çalışan Psikolojisi ile Eğitim Ölçeklerinin oldukça güvenilir olduğunu göstermektedir.

**Tablo 4.2.** Katılımcıların Demografik Özellikleri

		n	%
Cinsiyet	Kadın	227	45
	Erkek	233	55
Yaş	26-35	115	25
	36-45	200	33,3
	46-50	111	18,3
	51-55	17	11,7
	55 ve üzeri	17	11,7
Kadro	Alt Kadro	232	70
	Orta Kadro	201	18,3
	Üst Kadro	27	11,7
Aylık Gelir (TL)	2001-5000	24	6,7
	5001-7000	191	51,7
	7001-9000	144	23,3
	9001 ve üzeri	101	18,3

Yapılan araştırmanın doğrultusunda katılımcılardan 227 birey kadın 233 birey ise erkek olarak belirlenmiştir. Yaş oranlarına göre 26-35 115 birey, 36-45 200 birey, 46-50 111 birey, 51-55 17 birey 55 ve üzeri yaş 17 birey olarak gözlemlenmiştir. Araştırmada 232 birey alt kadro, 201 birey orta kadro, 27 birey ise üst kadroda görev yapmaktadır. Aylık gelir oranlarına göre ise 2001-5000 TL arasında alan 24 birey, 5001-7000 191 birey, 7001-9000 144 birey, 9001 TL ve üzeri ise 101 birey bulunmaktadır.

#### 4.11. Anova Sonuçları

**Tablo 4.3.** Ölçeklerin Cinsiyet Değişkeni Açısından İncelenmesi

ÖLÇEK	CİNSİYET	n	Ort.	s.s	t	P
Davranışsal Eğilim	Kadın	227	46,89	6,81	-0,768	0,783
	Erkek	233	43,27	6,87		
Karlılık ve Büyüme	Kadın	227	48,81	6,17	0,027	0,878
	Erkek	233	49,78	5,75		
Yolcu Psikolojisi ve Kültür	Kadın	227	43,43	6,16	-0,459	0,662
	Erkek	233	43,13	5,47		
Çalışan Psikolojisi ve Eğitim	Kadın	227	22,07	4,60	-0,268	0,576
	Erkek	233	23,39	4,91		

Tabloda yer alan bağımsız gruplar t-testi sonuçlarına göre, Davranışsal Eğilim Ölçeği’ndeki oran ( $t=-0,768$ ;  $P=0,783$ ), Karlılık ve Büyüme Eğilim Ölçeği’ndeki oran ( $t=0,027$ ;  $P=0,878$ ), Yolcu Psikolojisi ve Kültür Eğilim Ölçeği’ndeki oran ( $t=-0,459$ ;  $P=0,662$ ) ve Çalışan Psikolojisi ve Eğitim Eğilim Ölçeği’ndeki oran ( $t=-0,268$ ;  $P=0,576$ ) cinsiyet değişkeni alanında anlamlı olmadığı gözlemlenmiştir ( $p>0,05$ ).

**Tablo 4.4.** Ölçeklerin yaş değişkeni açısından incelenmesi

ÖLÇEK	YAŞ	N	Ort.	s.s	F	P
Davranışsal Eğilim	26-35	115	47,2	6,67	,616	,669
	36-45	200	45,5	6,15		
	46-50	111	45,6	6,33		
	51-55	17	44,3	9,56		
	55 ve üzeri	17	46,0	7,23		
Kârlılık ve Büyüme	26-35	115	47,47	5,21	1,342	,228
	36-45	200	46,40	5,25		
	46-50	111	44,63	8,16		
	51-55	17	43,42	4,18		
	55 ve üzeri	17	42,9	5,28		
Yolcu Psikolojisi ve Kültür	26-35	115	41,13	5,42	,926	,459
	36-45	200	43,45	6,43		
	46-50	111	41,64	5,22		
	51-55	17	44,0	5,87		
	55 ve üzeri	17	42,43	3,79		
Çalışan Psikolojisi ve Eğitim	26-35	115	24,67	6,81	1,339	,258
	36-45	200	23,8	3,59		
	46-50	111	22	3,44		
	51-55	17	21,43	4,35		
	55 ve üzeri	17	23,28	3,63		

Tabloda yer alan anova çıktıklarına göre; Davranışsal Eğilimler Ölçeği'ndeki oran (F=0,616; P=0,669), Kârlılık ve Büyüme Eğilim Ölçeğindeki oran (F=1,342; P=0,228), Yolcu Psikolojisi ve Kültür Eğilim Ölçeği'ndeki oran (F=0,926; P=0,459) ve Çalışan Psikolojisi ve Eğitim Eğilim Ölçeği'ndeki oran (F=1,339; P=0,258) gözönüne alındığında, farklı yaşlardaki kişiler arasında anlamlı bir farklılığın olmadığı sonucu bulunmuştur (p > 0.05).

**Tablo 4.5.** Ölçeklerin Kadro Değişkeni Açısından İncelenmesi

ÖLÇEK	Kadro	N	Ort.	s.s	F	P
Davranışsal Eğilim	Alt Kadro	232	48,45	5,06	2,467	0,000
	Orta Kadro	201	42,45	4,85		
	Üst Kadro	27	37,00	7,18		
Kârlılık ve Büyüme	Alt Kadro	232	45,36	5,07	1,145	0,322
	Orta Kadro	201	44,63	7,82		
	Üst Kadro.	27	43,71	7,04		
Yolcu Psikolojisi ve Kültür	Alt Kadro	232	45,64	5,86	2,569	0,085
	Orta Kadro	201	37,36	4,42		
	Üst Kadro.	27	39,29	5,62		
Çalışan Psikolojisi ve Eğitim	Alt Kadro	232	27,52	4,35	5,899	0,005
	Orta Kadro	201	24,18	5,17		
	Üst Kadro	27	27,42	3,09		

Tabloda yer alan anova sonuçlarına göre, Kârlılık ve Büyüme Eğilim Ölçeği'ndeki oran (F=1,145; P=0,322) farklı kadrolar arasında anlamlı bir farklılığın olmadığı sonucunu ortaya çıkarmıştır. Davranışsal Eğilim Ölçeğindeki oran (F=2,467; P=0,000) farklı kadrolar arasında anlamlı düzeyde farklılık göstermektedir (p < 0,05). Buna göre Orta kadro ve Üst düzey kadroya sahip kişilerin Davranışsal eğilimleri alt düzey kadroya sahip kişilere göre daha anlamlıdır. Çalışan Psikolojisi ve Eğitim Eğilim Ölçeğindeki oran (f=5,899; p=0,005) farklı kadrolar arasında anlamlı düzeyde farklılık göstermektedir (p < 0,05) . Yolcu Psikolojisi ve Kültür eğilim ölçeğindeki oran (f=2,569; p=0,085) farklı kadrolar arasında anlamlı düzeyde farklılık göstermemektedir (p > 0,05). Buna göre Orta kadro ve Üst düzey kadroya sahip kişiler alt düzeydeki kadroya sahip kişilere göre daha anlamlıdır.

**Tablo 4.6.** Ölçeklerin Gelir Dağılımı Açısından İncelenmesi

ÖLÇEK	GELİR DURUMU	n	Ort.	s.s	F	P
Davranışsal Eğilim	2001-5000	24	47,55	6,81	12,380	0,000
	5001-7000	191	48	4,49		
	7001-9000	144	42,00	4,77		
	9001 ve üzeri	101	38,00	8,81		
Kârlılık ve Büyüme	2001-5000	24	46,45	4,17	1,447	0,236
	5001-7000	191	45,68	5,48		
	7001-9000	144	44,71	6,75		
	9001 ve üzeri	101	41,25	8,75		
Yolcu Psikolojisi ve Kültür	2001-5000	24	43,55	5,26	1,003	0,398
	5001-7000	191	42,58	6,26		
	7001-9000	144	38,54	5,15		
	9001 ve üzeri	101	41,75	6,28		
Çalışan Psikolojisi ve Eğitim	2001-5000	24	26,46	4,81	6,698	0,001
	5001-7000	191	22,42	3,76		
	7001-9000	144	21,40	4,60		
	9001 ve üzeri	101	18,40	2,79		



Tabloda yer alan anova değerleri incelendiğinde, Kârlılık ve Büyüme Eğilim Ölçeği'ndeki oran (F=1,447; P=0,236) ve Yolcu Psikolojisi ve Kültür Eğilim Ölçeği'ndeki oran (F=1,003, P= 0,398) gelir dağılımı açısından kişiler arasında anlamlı düzeyde farklılık göstermediği belirlenmiştir (p>0,05).

Davranışsal Eğilimler Ölçeği'nin (F=12,380; P= 0,000) farklı gelir durumuna sahip kişiler arasında anlamlı düzeyde farklılık gösterdiği belirlenmiştir (p<0,05). Buna göre 2001-5000 arası gelire sahip kişiler 7001-8000 ve 9001 ve üzeri gelire sahip kişilere oranla daha anlamlıdır. 5001-7000 arası gelire sahip kişiler, 7001-8000 ve 9001 ve üzeri gelire sahip kişilere kıyasla daha anlamlıdır. Çalışan Psikolojisi ve Eğitim Eğilim Ölçeği'ndeki oranın (F=6,698; P=0,001) farklı gelir durumuna sahip kişiler arasında anlamlı düzeyde farklılık gösterdiği belirlenmiştir (p<0,05). Buna göre 2001-5000 arası gelire sahip kişiler 6001-8000 arası gelire sahip kişilere oranla daha anlamlıdır.

**Tablo 4.7.** Kadro Düzeylerine Göre Davranışsal Eğilimin Karlılık ve Büyüme Üzerinde Oluşan Etkisinin İncelenmesi

Bağımlı Değişken	Karlılık ve Büyüme		
Bağımsız Değişken	Beta (β)	t değeri	t değerinin anlamlılık düzeyi
Davranışsal Eğilim	-,110	-,747	,453
Karlılık ve Büyüme	,131	,931	,349
Yolcu Psikolojisi ve Kültür	,017	,042	,947
Çalışan Psikolojisi ve Eğitim	,031	,239	,811
R <sup>2</sup>	,079 <sup>a</sup>		
F	,787		
F değerinin anlamlılık düzeyi	,551		

**Tablo 4.8.** Kadro Düzeylerine Göre Davranışsal Eğilimin Çalışan Psikolojisi ve Eğitim Üzerinde Oluşan Etkisinin İncelenmesi

Bağımlı Değişken	Eğitim Eğilimi		
Bağımsız Değişken	Beta (β)	t değeri	t değerinin anlamlılık düzeyi
Büyüme Eğilimler	-,077	-,555	,581
Davranışsal Eğilimler	,051	,814	,000
R <sup>2</sup>	,045 <sup>a</sup>		
F	,777		
F değerinin anlamlılık düzeyi	,781		

Regresyon analizi sonuçlarına göre; çalışan psikolojisi ve eğitimin, hava yolu sektöründe çalışanların göstermekte oldukları eğitim alabilme eğilimi düzeyinin büyüme eğilimleri ve davranışsal eğilimler açısından tutarlı olduğu sonucu elde edilmiştir (R<sup>2</sup>:0,55).

**Tablo 4.9.** Kadro Düzeylerine Göre Davranışsal Eğilimin Yolcu Psikolojisi Üzerinde Oluşan Etkisinin İncelenmesi

	Regresyon katsayıları		Standart katsayılar	t	p
	B	Std. Hata	Beta		
(Sabit)	,952	,254		4,515	,000
Yolcu Psikolojisi	,877	,054	,877	11,701	,000
Bağımlı Değişken: Davranışsal eğilim					

Regresyon analizi sonuçlarına göre çalışan psikolojisi ve eğitimin yolcunun davranışsal eğilimi (β, 877) dir. Etki oranı seviyesi %87'dir.

**Tablo 4.10.** Kadro Düzeylerine Göre Davranışsal Eğilimin Çalışan Psikolojisi Eğitim Alabilme Eğilimi Altboyutları Üzerinde Oluşan Etkisinin İncelenmesi

	Regresyon katsayıları		Standart katsayılar	t	p
	B	Std. Hata	Beta		
(Sabit)	,937	,527		3,045	,000
Davranışsal Eğilim	,857	,148	,857	4,235	,000
Karlılık ve Büyüme	,636	,157	,238	2,158	,000
Çalışan Psikolojisi ve Eğitim	,624	,130	,024	,291	,000

Regresyon analizi sonuçlarına göre çalışan psikolojisi ve eğitimin çalışanların eğitim alabilme eğilimi düzeyi (,291) dir.

**Tablo 4.11.** Korelasyon Analiz Değerleri

		Davranışsal	Kârlılık	Büyüme	Psikoloji	Kültür	Eğitim
Pearson Correlation	Davranışsal	1,000	,303	,285	,046	,215	,441
	Kârlılık	,314	1,000	,350	-,103	-,002	-,089
	Büyüme	,245	,350	1,000	-,141	,143	,061
	Psikoloji	,066	-,123	-,141	1,000	,024	,343
	Kültür	,225	-,022	,143	,034	1,000	,139
	Eğitim	,441	-,089	,081	,323	,159	1,000
Sig. (1-tailed)	Davranışsal	.	,007	,001	,326	,070	,000
	Kârlılık	,007	.	,004	,186	,443	,215
	Büyüme	,051	,003	.	,135	,132	,286
	Psikoloji	,326	,186	,126	.	,417	,006
	Kültür	,040	,463	,123	,417	.	,137
	Eğitim	,000	,235	,295	,005	,117	.

Hipotez testi sonuçlarına göre, Sig değeri (0,000)<0,05 olduğu için modelin anlamlı bir model olduğu yorumu yapılmaktadır. Yapılmış olan korelasyon analizi sonucuna göre elde edilen oranlar doğrultusunda anlamlı sonuç bulunduğu, geleneksel finans yaklaşım ile Davranışsal Finans yaklaşım arasında pozitif bir ilişki olduğu sonucu elde edilmiştir.

**Tablo 4.12.** Hipotez Kabul ve Reddi

H <sub>1</sub> : Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin karlılık ve büyüme üzerinde anlamlı farklılık bulunmaktadır.	Kabul edildi
H <sub>2</sub> : Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin yolcu psikolojisi ve kültürel farklılıkları karlılık açısından pozitif etkisi bulunmaktadır.	Kabul edildi
H <sub>3</sub> : Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin çalışanlarının psikolojileri ve eğitimleri karlılık açısından pozitif etkisi bulunmaktadır.	Kabul edildi
H <sub>4</sub> : Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin yolcu psikolojisi ve kültürel farklılıkları büyüme açısından pozitif etkisi bulunmaktadır.	Kabul edildi
H <sub>5</sub> : Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin çalışanlarının psikolojileri ve eğitimleri büyüme açısından pozitif etkisi bulunmaktadır.	Kabul edildi

\*p , 0.01 seviyesinde anlamlıdır.

H<sub>1</sub>: Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin karlılık ve büyüme üzerinde anlamlı farklılık bulunduğu gözlemlenmiştir.

H<sub>2</sub>: Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin yolcu psikolojisi ve kültürel farklılıkları karlılık açısından pozitif etkisinin olduğu görülmektedir.

H<sub>3</sub>: Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin çalışanlarının psikolojileri ve eğitimleri karlılık açısından pozitif etkisi olduğu gözlemlenmiştir.

H<sub>4</sub>: Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin yolcu psikolojisi ve kültürel farklılıkları büyüme açısından pozitif etkisinin bulunduğu sonucuna ulaşılmıştır.

H<sub>5</sub>: Hava yolu şirketlerinin davranışsal finans çözümlerinin çalışanlarının psikolojileri ve eğitimleri büyüme açısından pozitif etkisi bulunmaktadır.

## 5. SONUÇ ve ÖNERİLER

Günümüzde ekonomik krizlerin en önemli nedenlerinden birisi finansal düzenin işleyişi ile ilgilidir. Uluslararası ticaret ve rekabette, finansal spekülasyon davranışları ve verilen yanlış kararlar, yaşanan ekonomik buhranların en önemli sebeplerinden birisidir ve kalıcı etkiler bırakmaktadır.

Hava yolu sektörü üzerinde uygulanan bu çalışmada çıkan sonuçlara göre, Davranışsal Finansın karlılık ve büyüme alanında yalnızca kar güdüsü verilen kararları etkilemediği yanısıra yolcu psikolojisi ve kültür, ayrıca çalışan psikolojisi ve eğitim ile de ilgili olduğu bulunmuştur. Hava yolu sektöründe bireylerin yatırım yapma kararları üzerindeki eğilimlerinin risk alma öncesinde gereken önlemleri alma yönünde bilgiye sahip oldukları ve gerekli eğitimlerinin de mevcut bulunduğu görülmektedir.

Geleneksel finans yaklaşımıyla beraber davranışsal finans arasında ise günümüzde pozitif yönde bir ilişki bulunmaktadır.

## KAYNAKLAR

- An, M. & Noh, Y. (2009). Airline Customer Satisfaction and Loyalty: Impact of In-Flight Service Quality. *Service Business*, 3, 293-307. <https://doi.org/10.1007/s11628-009-0068-4>
- Barak, O. (2006). *Hisse Senedi Piyasalarında Anomaliler ve Bunları Açıklamak Üzere Geliştirilen Davranışsal Finans Modelleri İMKB’de Bir Uygulama* [Doktora Tezi]. Gazi Üniversitesi.
- Bernstein, W.(2005). *Yatırımın Dört Temel Tası* (Çev. Neseur Domaniç, Nusret Avhan). Scala Yayıncılık
- Ceylan, A. & Korkmaz, T. (2013). *Finansal Yönetim Temel Konular*. Ekin Yayınevi.
- Cornicello, G. (2004). *Behavioral Finance and Speculative Bubble. University Commercials Luigi Bocconi* [Master Thesis]. Milano.
- Daniel, K., Hirshleifer, D., & Teoh S.H. (2002). Investor Psychology in Capital Markets: Evidence and Policy Implications. *Journal of Monetary Economics*, 49, 139–209.
- Küçük, A. (2014). Bireysel Yatırımcıları Finansal Yatırım Kararına Yönlendiren Faktörlerin Davranışsal Finans Açısından Ele Alınması: Osmaniye Örneği. *Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 6(11), 104-122.
- Nergiz S. (2019). *Havacılık ve stres*. <https://www.havayolu101.com/2019/07/15/havacilik-ve-stres/> Erişim: 24.10.2022.
- Nofsinger, J.R. (2005). *The Psychology of Investing*, (2nd Edition). Pearson Education Hall.
- Sarıkamış, C. (2000). *Sermaye Pazarları*. Alfa Yayınları.
- Tekin, B. (2016). Firmaların Finansman Kararları: Davranışsal Perspektif. *Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 8(15), 169-198.
- Tufan, C. & Sarıççek, R. (2013). Davranışsal Finans Modelleri, Etkin Piyasa Hipotezi ve Anomalilerine İlişkin Bir Değerlendirme. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(2), 159-182.
- Tunçel, A. K. (2012). İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında Yılın Ayı Etkisi. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 10(19), 1-30.
- Türkay, U. İ. & Artar, O. (2021). Havacılık Sektöründe Havalimanlarının Dijital Dönüşümü. *Working Paper Series*, 2(1), 86-97.
- Urğut, M. & Songur, A. (2002). Yenilikçiliğin Çalışan Performansına Etkisi: Havacılık Teknisyenleri Üzerinde Bir Araştırma. *Süleyman Demirel İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 27(33), 393-407.